LA BRETELLA DI PORTO FUORI, UN CASO DI ARROGANZA AMMINISTRATIVA

- PREMESSA -

A Porto Fuori, piccola frazione di Ravenna, con una popolazione di circa 3500 abitanti, situata tra la città e il mare, si discute da circa trent'anni della possibilità di realizzare una "circuitazione" viaria attorno all'abitato. Un'idea rimasta per decenni priva di attuazione e che non risulta derivare da una pianificazione comunale strategica o da una esigenza pubblicamente condivisa.

L'iniziativa attuale non nasce da un programma di interesse collettivo, bensì da tre soggetti privati: il Consorzio Porto Fuori Est, l'Azienda Agricola Cerere S.S. e il sig. **Roberto Maria Raffi**, fratello di **Gustavo Raffi, ex Gran Maestro del Grande Oriente d'Italia** (GOI), la principale **obbedienza massonica** italiana. I terreni interessati dal comparto S9, risultano in larga parte di proprietà di **Federimmobiliare S.p.A**., che ha infatti diversi mappali nel foglio 109 delle mappe catastali di Ravenna, consultabili al sito: https://www.mappecatasto.it/

Federimmobiliare S.p.A. è strettamente collegata a **Federcoop Romagna**, poiché entrambe fanno parte del sistema cooperativo di **Legacoop Romagna** e condividono la medesima sede in Via Faentina 106 a Ravenna.
Federcoop Romagna è la società di consulenza e servizi del sistema Legacoop (contabile, fiscale, legale e del lavoro), nata dall'unificazione delle strutture cooperative di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini.
Federimmobiliare S.p.A., invece, opera come braccio immobiliare delle cooperative associate, occupandosi della compravendita e gestione di beni immobili propri. Un documento di bilancio indica che Federimmobiliare è controllata per il 51% da una delle entità riconducibili alla Federazione delle Cooperative della Provincia di Ravenna.

È rilevante sottolineare che sia l'ex sindaco **Michele de Pascale** — oggi Presidente della Regione Emilia-Romagna — sia l'attuale sindaco **Alessandro Barattoni** risultano professionalmente legati a Federcoop Romagna.
De Pascale, come risulta da atti pubblici, era quadro in aspettativa di Federcoop Romagna dal 1° gennaio 2020. Barattoni, come indicato nel proprio sito ufficiale (https://www.barattonisindaco.it/chi-sono/), è dipendente di Federcoop, dove si occupa del settore immobiliare.

Da questa rete di relazioni emerge un sistema integrato che collega direttamente il potere politico locale al sistema cooperativo e immobiliare di Legacoop Romagna. In tale contesto, Federcoop fornisce i servizi di consulenza e direzione strategica, mentre Federimmobiliare agisce come soggetto operativo per la gestione e valorizzazione dei beni immobiliari.

Questa coincidenza tra ruoli politici e posizioni professionali all'interno di strutture legate al sistema cooperativo solleva il tema dell'imparzialità delle decisioni urbanistiche e della trasparenza amministrativa.

Il progetto di Porto Fuori, nato da iniziativa privata ma inserito nel quadro delle relazioni sopra descritte, merita pertanto un approfondimento pubblico per verificare se le scelte effettuate rispondano effettivamente a un interesse collettivo o, piuttosto, a un assetto di potere consolidato tra politica e sistema cooperativo locale.

Nel 2019, la Giunta Regionale dell'Emilia-Romagna ha approvato, con la **Delibera n. 1017**, il progetto della cosiddetta "viabilità di circuitazione dell'abitato di Porto Fuori" nel comune di Ravenna. L'atto, lungo oltre 120 pagine, ha sancito l'approvazione del progetto definitivo, la dichiarazione di pubblica utilità e l'apposizione del vincolo espropriativo.
Infatti, sebbene l'**articolo 18 della L.R. 20/2000** consenta a soggetti privati di presentare progetti in cambio di diritti edificatori, tale articolo non consente la realizzazione delle opere compensative connesse vengano realizzate su aree di proprietà di terzi, come invece nel caso specifico di tale viabilità. La condizione vincolante era quindi venisse dichiarata la pubblica utilità dell'opera, in tal modo consentendo l'esproprio per l'entrata in possesso di tali aree. Tuttavia, dietro la formula amministrativa si nasconde un fatto politico e tecnico: la "pubblica utilità" non è stata dimostrata, ma attribuita automaticamente. Essendo la dichiarazione di pubblica utilità funzionale allo scopo, costituisce vantaggio per i soggetti proponenti.

Art. 18 Accordi con i privati

(sostituiti commi 1 e 2, modificati commi 3 e 4 da art. 24 L.R. 6 luglio 2009 n. 6)

1. Gli enti locali possono concludere accordi con i soggetti privati, nel rispetto dei principi di imparzialità amministrativa, di trasparenza, di parità di trattamento degli operatori, di pubblicità e di partecipazione al procedimento di tutti i soggetti interessati, per assumere in tali strumenti previsioni di assetto del territorio di rilevante interesse per la comunità locale condivise dai soggetti interessati e coerenti con gli obiettivi strategici individuati negli atti di pianificazione. Gli accordi possono attenere al contenuto discrezionale degli atti di pianificazione territoriale e urbanistica, sono stipulati nel rispetto della legislazione e pianificazione sovraordinata vigente e senza pregiudizio dei diritti dei terzi.
2. L'accordo indica le ragioni di rilevante interesse pubblico che giustificano il ricorso allo strumento negoziale e verifica la compatibilità delle scelte di pianificazione concordate, secondo quanto previsto dal comma 3 dell'articolo 3.
3. L'accordo costituisce parte integrante dello strumento di pianificazione cui accede ed è soggetto alle medesime forme di pubblicità e di partecipazione. La stipulazione dell'accordo è preceduta da una determinazione dell'organo esecutivo dell'ente. L'accordo è subordinato alla condizione sospensiva del recepimento dei suoi contenuti nella delibera di adozione dello strumento di pianificazione cui accede e della conferma delle sue previsioni nel piano approvato.
4. Per quanto non disciplinato dalla presente legge trovano applicazione le disposizioni di cui ai commi 2, 4 e 5 dell'art. 11 della Legge n. 241 del 1990.

La delibera 1017/2019 non analizza alternative, in quanto **al proponente è stato consentito di ignora l'opzione zero** (cioè la possibilità di non costruire), **adducendo unicamente motivazioni a sostegno della necessità dell'opera**. Tale intervento pubblico, fonda la sua motivazione su comparti edilizi che non verranno realizzati, con l'eccezione dell'S9 ed a fronte di una necessità stagionale, ovvero il carico della stagione estiva. La delibera recita: "Approvare il progetto definitivo di opera pubblica avente effetto di dichiarazione di pubblica utilità e apposizione del vincolo preordinato all'esproprio."

Non risulta quindi alcuna valutazione comparativa sull'interesse pubblico: la pubblica utilità è solo un effetto procedurale, non il risultato di un'analisi sostanziale. Nel procedimento manca del tutto l'analisi delle alternative. Non viene considerata la cosiddetta "opzione zero" — la possibilità di non realizzare l'opera e di raggiungere gli stessi obiettivi attraverso soluzioni meno invasive o più economiche (es. moderazione del traffico, sensi unici, segnaletica, sicurezza urbana). Il documento contiene solo motivazioni a favore del progetto, senza valutare impatti comparativi, scenari di traffico alternativi o costi sociali. L'assenza dell'opzione zero rappresenta una **violazione metodologica dei principi di buona amministrazione e proporzionalità**, su cui si fonda ogni dichiarazione di pubblica utilità.

Il progetto viene giustificato come infrastruttura a servizio dei comparti di espansione S9 e S10 del POC 2010–2015. Ma **ad oggi solo il comparto S9 risulta ancora esistente**, gli altri sono decaduti. L'opera, dunque, non serve più alla funzione urbanistica originaria per cui era stata progettata. La previsione che giustificava la sua "utilità" é quindi **sovrastimata** e si è dissolta nel tempo, ma la dichiarazione di pubblica utilità resta formalmente in piedi, senza più un obiettivo reale da servire.

La nuova viabilità si ferma a via Staggi, **lasciando incompiuto l'anello di collegamento** verso via Stradone (che si sarebbe realizzato solo a come opera compensativa del soggetto attuatore del comparto S10). **La delibera approva solo un tratto parziale**, senza garantire la funzionalità complessiva. Una circonvallazione a metà perde senso tecnico e urbanistico: non decongestiona l'abitato, ma crea un nuovo asse di traffico al servizio delle nuove lottizzazioni, pertanto, **la definizione "viabilità" è del tutto impropria**.

La stessa Regione ammette che la bretella comporterà un aumento complessivo dei flussi veicolari dovuto alle nuove urbanizzazioni. Il presunto miglioramento consiste solo nello spostamento del traffico dal centro abitato ai margini del paese, senza riduzione delle emissioni totali. "Il traffico sarà complessivamente in incremento, ma spostato verso aree a minore densità abitativa." Un aumento di traffico non può essere considerato un "beneficio pubblico". L'effetto ambientale positivo è apparente: il rumore e l'inquinamento vengono solo trasferiti. La collettività non guadagna nulla in termini di salute, vivibilità o mobilità sostenibile. Quindi il traffico aumenta, ma viene riconvogliato ad altre aree, apparendo un controsenso in termini.

L'area attraversata dal progetto è classificata come a rischio idraulico significativo (PAI/PGRA). Il documento impone una lunga serie di prescrizioni tecniche: invarianza idraulica massima 10 l/s/ha; indagini geotecniche fino a 20 metri di profondità; rischio di liquefazione sismica; opere di regimazione idraulica complesse. Questi vincoli rendono l'intervento costoso e delicato, e ne riducono ulteriormente la proporzionalità rispetto ai benefici. Un'opera dal valore pubblico modesto diventa così un potenziale aggravio economico e ambientale per la collettività. Viene anche da chiedersi quale possa essere il reale vantaggio del soggetto attuatore, visto l'aumento di costi che tali prescrizioni imporranno per la realizzazione del comparto e dell'opera.

La delibera prevede che, se i flussi di traffico supereranno le stime, "i lavori di potenziamento dello svincolo di Porto Fuori dovranno intendersi dovuti, a totale cura e spese del Comune di Ravenna." In altre parole, i promotori privati costruiscono, ma gli eventuali problemi — come il congestionamento o l'impatto acustico — saranno pagati dai cittadini. Un modello in cui i benefici restano privati e i costi diventano pubblici.

Il progetto è stato escluso dalla Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) e sottoposto solo a screening semplificato a patto che vengano rispettate numerose prescrizioni, così tante da metterne in dubbio la reale ottemperanza e da dimostrare che l'area evidentemente non è destinata ad un tale intervento. Questo ha evitato un'analisi approfondita di: impatti cumulativi, alternative di tracciato, coerenza con la pianificazione attuale, costi-benefici reali.

Le osservazioni dei cittadini e del Comitato di Porto Fuori sono state registrate, ma non valutate analiticamente. Il procedimento ha prodotto una decisione preconfezionata, dove la partecipazione pubblica è rimasta formale. Tutte le osservazioni che richidevano una modifica del tracciato sono state rigettate **adducendo che le tempistiche del PUG**, che avrebbero introdotto quanto previsto dalla **L.R. 24/2017** non l'avrebbero consentito. Tuttavia, ad oggi, Novembre 2025, con colpevole ritardo dell'amministrazione di Ravenna, é ancora fase di redazione se ne stanno finendo di discutere le osservazioni.

Secondo il Consiglio di Stato, la pubblica utilità di un'opera esiste solo se: l'interesse pubblico è attuale e prevalente, il sacrificio imposto ai privati è proporzionato, l'opera è necessaria e non sostituibile, e la pianificazione non è piegata a interessi di parte. Nel

caso di Porto Fuori: l'interesse pubblico è datato e non più attuale; i comparti che ne giustificavano la costruzione non esistono più ad eccezione di uno; l'opzione zero non è mai stata analizzata; la dichiarazione di pubblica utilità è solo un effetto automatico di legge, non il risultato di un'istruttoria motivata. Giuridicamente, la pubblica utilità non regge. Sostanzialmente, è un guscio vuoto, per quanto formalmente accettabile.

Tutto questo ha consentito espropri di terreni agricoli senza un reale interesse collettivo; ulteriore consumo di suolo in area sensibile; traffico e inquinamento spostati ma non ridotti. costi futuri per la collettività; una pianificazione nata per un contesto 2010–2015 che oggi non corrisponde più alla realtà territoriale.

La bretella di Porto Fuori è un caso emblematico di pubblica utilità apparente. Un progetto privato del 2015, approvato nel 2019 e rimasto ancorato a comparti per lo più non realizzati, oggi non risponde più a nessuna necessità reale. L'opera non riduce il traffico, non migliora l'ambiente, e non serve i cittadini: serve solo a legittimare varianti urbanistiche e rendite fondiarie. Dietro la retorica della "mobilità" e della "viabilità di circuito" si nasconde un meccanismo normativo che trasforma interessi di parte in opere dichiarate "di pubblica utilità" per effetto di legge. Una pubblica utilità di carta, che non resiste a un'analisi sostanziale.

La violazione della prescrizione ambientale sulla bretella di Porto Fuori:

Tra le diverse irregolarità riscontrate nel progetto della cosiddetta bretella di Porto Fuori, la più grave dal punto di vista tecnico e ambientale riguarda la violazione della distanza minima di 50 metri tra la nuova infrastruttura stradale e le abitazioni circostanti, così come stabilito dalla Deliberazione di Giunta Regionale n. 1017 del 2019 della Regione Emilia-Romagna. Questa **prescrizione** non è un dettaglio tecnico, ma una **condizione vincolante** imposta dalla Regione per poter escludere il progetto dalla procedura di **Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)**. In altre parole, l'opera è stata autorizzata solo a condizione che tale distanza venisse rispettata. Se il vincolo dei 50 metri non è rispettato, la legge prevede che l'intero progetto debba essere nuovamente sottoposto a valutazione ambientale completa.

Nel dispositivo regionale si legge testualmente:

"Dovrà essere rispettata la distanza della nuova infrastruttura di circuitazione di 50 metri dai ricettori di progetto ed esistenti per il tratto fra le rotonde denominate A, B e C. Diversamente si dovrà ripresentare la valutazione d'impatto acustico. La verifica di ottemperanza spetta ad ARPAE."

Il termine ricettori, ai sensi del Dpr 30 marzo 2004, n. 142 indica gli edifici dove è prevista la presenza stabile di persone (abitazioni, scuole, uffici, attività commerciali). Inoltre, nel termine ricettore, vengono ricomprese anche le pertinenze, aree cortilizie o ricreative di tali costruzioni. Il tratto interessato — tra le rotonde A, B e C — è quello che attraversa l'area più urbanizzata di Porto Fuori, dove la nuova viabilità lambisce direttamente il tessuto residenziale.

Dal DPR 30 marzo 2004 n. 142, art.1 lettera l): ricettore: qualsiasi edificio adibito ad ambiente abitativo comprese le relative aree esterne di pertinenza, o ad attività lavorativa o ricreativa; aree naturalistiche vincolate, parchi pubblici ed aree esterne destinate ad attività ricreative ed allo svolgimento della vita sociale della collettività; aree territoriali edificabili già individuate dai piani regolatori generali e loro varianti generali, vigenti al momento della presentazione dei progetti di massima relativi alla costruzione delle infrastrutture di cui all'articolo 2, comma 2, lettera B, ovvero vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto per le infrastrutture di cui all'articolo 2, comma 2, lettera A;

Dai rilievi tecnici condotti in sito e dalle misurazioni basate sulle planimetrie ufficiali, emerge che in più punti la distanza reale tra il margine della strada prevista e le abitazioni è inferiore ai 50 metri. In alcuni casi le distanze scendono a meno di 30 metri, valore che non solo viola la prescrizione regionale, ma contrasta anche con il **Codice della Strada, che fissa 30 metri come limite minimo generale** per nuove infrastrutture in prossimità di edifici.
Le tavole progettuali, se analizzate con un semplice sistema GIS (cartografia georeferenziata), mostrano che il buffer di 50 metri dai bordi della carreggiata interseca diverse proprietà private e costruzioni già esistenti, rendendo materialmente impossibile rispettare la distanza prevista senza modificare il tracciato.

IL TRACCIATO DELLA BRETELLA

DISTANZE DAI RICETTORI

La prescrizione dei 50 metri è stata imposta come **condizione di esclusione dalla VIA**. Ciò significa che l'intera procedura amministrativa si regge su quel requisito. Se la condizione non è rispettata, la delibera regionale del 2019 non produce più effetti, e il Comune di Ravenna ha l'obbligo di sospendere l'efficacia di ogni atto autorizzativo collegato all'opera (compresi espropri e convenzioni); richiedere ad ARPAE una nuova valutazione d'impatto acustico e ambientale, come previsto dall'**art. 11 della Legge Regionale 4/2018 e dall'art. 19 del D.Lgs. 152/2006**; trasmettere la nuova documentazione alla Regione per un nuovo procedimento di VIA o screening ambientale. Fino a quando tali adempimenti non vengono compiuti, l'opera non può essere considerata conforme né realizzabile.

La stessa DGR assegna la verifica di ottemperanza all'ARPAE, l'Agenzia regionale per l'ambiente dell'Emilia-Romagna. Spetta quindi ad ARPAE certificare ufficialmente che la distanza sia rispettata e, in caso contrario, segnalare la necessità di riaprire la procedura ambientale. Ad oggi, non risulta alcun parere ARPAE pubblicato che attesti la conformità del progetto rispetto alla prescrizione n. 11 della DGR 1017/2019. Questo significa che la verifica non è mai stata formalmente conclusa oppure che non sono stati forniti i dati metrici necessari per effettuarla. Pur nel rispetto delle competenze istituzionali, si rileva che ARPAE, quale ente sottoposto alla vigilanza della Regione Emilia-Romagna — amministrazione politicamente coincidente con la Giunta comunale ravennate — potrebbe non garantire, quantomeno in apparenza, piena terzietà nell'esame del procedimento, circostanza che legittima una riflessione sull'effettiva imparzialità dell'istruttoria.

Se il Comune di Ravenna ha proceduto con approvazioni, espropri o atti successivi senza aver prima verificato il rispetto di questa prescrizione, tali atti risultano giuridicamente viziati. Infatti, un progetto esecutivo non può discostarsi dalle prescrizioni imposte in sede di approvazione del progetto definitivo: lo stabilisce l'art. 33 del D.P.R. 207/2010. Pertanto, ogni atto successivo si fonda su un presupposto mancante: la validità ambientale dell'opera. Il risultato è paradossale: un progetto dichiarato "a norma" solo perché si è deciso di ignorare una delle sue stesse condizioni fondamentali di legittimità.

La distanza dei 50 metri non è un dettaglio tecnico né un cavillo burocratico: è il confine che separa un'opera regolare da un abuso ambientale. Se la bretella di Porto Fuori viola questa prescrizione — come indicano le misurazioni disponibili — significa che il progetto non rispetta la delibera regionale che ne ha consentito l'approvazione. In tal caso, la VIA va riaperta, il progetto va sospeso, e i cittadini hanno pieno diritto di chiedere che la legge venga applicata.

LA SCADENZA DEL PUA COS9: UN PIANO URBANISTICO OLTRE I TERMINI DI LEGGE

1. Premessa

Uno dei punti più gravi e meno contestabili dell'intera vicenda riguarda la **decadenza automatica** del Piano Urbanistico Attuativo (PUA) CoS9 "Porto Fuori Est", che costituisce la base legale dell'intero progetto della cosiddetta bretella di Porto Fuori. Le stesse Norme Tecniche di Attuazione (NTA) del 2° Piano Operativo Comunale (POC) stabiliscono con chiarezza che, per i PUA di iniziativa privata, la convenzione deve essere stipulata entro sei mesi dall'entrata in vigore del piano, **pena la decadenza automatica dello stesso**.
Non si tratta di un'opzione discrezionale, ma di una **scadenza perentoria** con effetti

immediati e automatici, **fissata a tutela dell'interesse pubblico** e della **parità** di trattamento tra operatori.

Estratto NTA del POC 2018-2023

Estratto NTA del POC 2018-2023

2° PIANO OPERATIVO COMUNALE -POC.5 NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE

10. Per i PUA di iniziativa privata, copia della delibera di approvazione e della Bozza di Convenzione approvata viene inviata ai proprietari, che devono stipulare la convenzione nel termine perentorio di 6 mesi dall'entrata in vigore del PUA. Decorso tale termine il PUA decade e perde ogni efficacia; il Dirigente comunica la decadenza ai proprietari.

2. Il termine perentorio: 6 mesi

Il PUA generale e di primo stralcio è stato approvato con Delibera di Giunta Comunale n. 3 del 7 gennaio 2021 e pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione (BURERT) in data 3 febbraio 2021. Da quella data decorrono i sei mesi previsti dall'articolo 10, punto 10 delle NTA del POC. Il termine di stipula della convenzione scadeva quindi il 3 agosto 2021. Oltre tale data, **il piano decade automaticamente e perde ogni efficacia**, come riportato nel testo normativo: "Decorso tale termine, il PUA decade e perde ogni efficacia; il Dirigente comunica la decadenza ai proprietari."

delibera

- **di dare corso** alla procedura di declassificazione e sdemanializzazione del tronco della "strada vicinale della Baccana" individuata nella planimetria allegata alla relazione del Responsabile Area Tecnica, destinando l'area al patrimonio disponibile comunale ex legge regionale 19/08/1994 n. 35 art. 2 (ultimo periodo);
- **di disporre** la pubblicazione all'Albo del presente atto per 15 giorni e di attivare la procedura prescritta dall'art. 4, L.R. n. 35/1994;
- **di dare atto** che il presente progetto non comporta nessun onere finanziario a carico del Comune di Pianello Val Tidone;
- **di fare riserva** di competenti provvedimenti per l'alienazione del bene immobile sopra descritti nel modi di legge previa procedura di frazionamento catastale il tutto subordinato alla completa realizzazione del nuovo tratto di strada da cedere in permuta.

COMUNE DI RAVENNA

Estratto del BURERT 25/2021

COMUNICATO

Approvazione del Piano Urbanistico generale e primo stralcio attuativo con opere di urbanizzazione primo e secondo stralcio ambito a programmazione unitaria e concertata, comparto CoS9, Porto Fuori Est - Via Bonifica Porto Fuori

Si avvisa che con deliberazione di Giunta comunale n. 3 del 7/1/2021 è stato approvato il Piano urbanistico generale e primo stralcio attuativo con opere di urbanizzazione primo e secondo stralcio - ambito a programmazione unitaria e concertata, Comparto CoS9, Porto Fuori est - Via Bonifica Porto Fuori.

Il PUA è in vigore dalla data di pubblicazione del presente avviso ed è depositato per la libera consultazione presso il Servizio Progettazione e Gestione Urbanistica, Viale Farini n.21, Ravenna, e sul sito della trasparenza al seguente indirizzo:

www.trasparenzaealbo.comune.ra.it > Pianificazione e governo del territorio > strumenti urbanistici attuativi.

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Silvia Rossi

Romagnosi n. 7 (previo appuntamento il martedì dalle ore 9 alle 13 e dalle ore 15 alle 17, e il mercoledì dalle ore 9 alle 13.30), nonché sul sito istituzionale dell'Ente nella sezione "Amministrazione Trasparente" al seguente link: https://www.comuneweb.it/egov/Salsomaggiore/ammTrasparente /Pianificazione_e_governo_del_territorio/ dettaglio.2116.-1.html.

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Michela Fedeli

COMUNE DI SARSINA (FORLÌ-CESENA)

COMUNICATO

Approvazione di variante al Piano di Classificazione Acustica comunale

Si avvisa che con deliberazione di Consiglio comunale n. 54 del 30/11/2020 è stata approvata la Variante al Piano di Classificazione Acustica del Territorio Comunale del Comune di Sarsina, già adottata con delibera di Consiglio Comunale n. 4 del 6/2/2020.

Il Piano approvato è depositato presso l'Ufficio Tecnico del Comune di Sarsina e sul sito istituzionale del Comune di Sarsina.

IL RESPONSABILE

Mauro Fabbretti

COMUNE DI SOLIERA (MODENA)

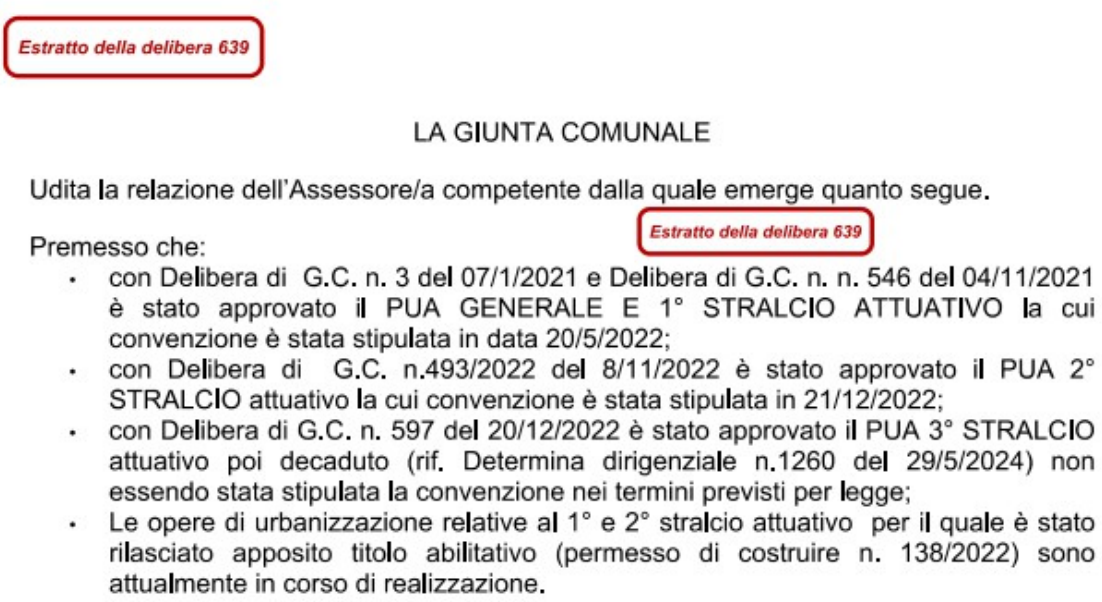
COMUNICATO

Avviso di avvenuto deposito di progetto con effetto di variante allo strumento di pianificazione vigente del Comune di Soliera (MO)

Vista la domanda di procedimento unico (art.53 della L.R.24/2017 e s.m.i) per l'approvazione del progetto di nuova costruzione di capannoni per allevamento avicolo, a Soliera (MO) in via Modena Carpi civ.361, presso l'azienda agricola Lovato Guido, in variante agli strumenti di pianificazione del Comune di Soliera (MO), in ottemperanza all'articolo 53, comma 6, della L.R. 24/2017 e s.m.i, con il presente avviso si rende noto che

3. La convenzione tardiva e la delibera anomala

Nonostante il termine fosse ormai spirato, la convenzione relativa al PUA CoS9 è stata sottoscritta soltanto il 20 maggio 2022, ossia nove mesi dopo la decadenza automatica.
Per tentare di sanare la situazione, la Giunta ha adottato una delibera "tampone" n. 546 del 4 novembre 2021, cioè tre mesi dopo la scadenza, con l'obiettivo di "prorogare" un termine già decaduto. Un atto amministrativo che la legge non consente: **una proroga può essere concessa solo prima della scadenza** e solo se prevista espressamente dal regolamento comunale, cosa che in questo caso non avviene. La delibera 546/2021, invece di salvare il piano, **costituisce di fatto una riconferma implicita della sua decadenza**, poiché dimostra che la Giunta era pienamente consapevole dell'avvenuta scadenza e ha cercato di intervenire post factum, in carenza di potere.



Estratto della delibera 639

LA GIUNTA COMUNALE

Udita la relazione dell'Assessore/a competente dalla quale emerge quanto segue.

Estratto della delibera 639

Premesso che:

- con Delibera di G.C. n. 3 del 07/1/2021 e Delibera di G.C. n. n. 546 del 04/11/2021 è stato approvato il PUA GENERALE E 1° STRALCIO ATTUATIVO la cui convenzione è stata stipulata in data 20/5/2022;
- con Delibera di G.C. n.493/2022 del 8/11/2022 è stato approvato il PUA 2° STRALCIO attuativo la cui convenzione è stata stipulata in 21/12/2022;
- con Delibera di G.C. n. 597 del 20/12/2022 è stato approvato il PUA 3° STRALCIO attuativo poi decaduto (rif. Determina dirigenziale n.1260 del 29/5/2024) non essendo stata stipulata la convenzione nei termini previsti per legge;
- Le opere di urbanizzazione relative al 1° e 2° stralcio attuativo per il quale è stato rilasciato apposito titolo abilitativo (permesso di costruire n. 138/2022) sono attualmente in corso di realizzazione.

4. Il riconoscimento implicito della decadenza

La successiva Delibera di Giunta Comunale n. 639 del 17 dicembre 2024 conferma in modo indiretto la situazione. In essa si fa riferimento esplicito alla stipula tardiva delle convenzioni e alla necessità di riorganizzare alcune porzioni del comparto a seguito della mancata attuazione del terzo stralcio. **È la prova documentale che il Comune ha accettato di proseguire un PUA già decaduto**, anziché dichiararne formalmente l'inefficacia, come richiesto dallo stesso art. 10 delle NTA. Nel frattempo, **il Dirigente del Servizio Urbanistica**, che **ha** invece **correttamente dichiarato decaduto il PUA del terzo stralcio, non ha applicato lo stesso principio al PUA generale e di primo stralcio**. Questa **disparità di trattamento** è **giuridicamente inammissibile**: una norma o è valida per tutti, o non è valida per nessuno. Il fatto che per il terzo stralcio sia stata applicata la decadenza automatica conferma che **la norma è pienamente in vigore e conosciuta dagli uffici**.

5. Effetti della decadenza

La decadenza del PUA non è un vizio formale, ma un **effetto sostanziale e immediato** che comporta: l'**inefficacia di ogni atto derivato**, inclusi permessi di costruire, espropri, convenzioni e approvazioni successive; **la perdita di efficacia del progetto come strumento di attuazione urbanistica**; l'impossibilità giuridica di proseguire i lavori o

stipulare nuove convenzioni senza una nuova approvazione del piano. **In sintesi: il PUA CoS9, essendo decaduto dal 3 agosto 2021, non può più produrre effetti. Tutti gli atti che ne derivano sono da considerarsi illegittimi** per difetto assoluto di presupposto.

6. Una delibera in carenza di potere

La delibera 546/2021, adottata dopo la scadenza, è un **atto in carenza di potere**, ossia **privo di legittimità giuridica**. Un'amministrazione non può esercitare poteri che non possiede più. In diritto amministrativo, ciò si traduce nella nullità insanabile dell'atto e nella responsabilità patrimoniale e disciplinare dei funzionari che lo hanno emanato. Si tratta quindi non solo di un vizio amministrativo, ma potenzialmente di un abuso d'ufficio, se dimostrata la consapevolezza del superamento dei termini e l'intento di favorire soggetti attuatori privati.

7. La disparità di trattamento e l'elemento di dolo

Il fatto che il Comune abbia dichiarato decaduto il PUA del terzo stralcio, ma non quello generale, non può essere spiegato con una semplice svista amministrativa. Il **doppio standard applicato nello stesso comparto dimostra una scelta selettiva**, che favorisce determinati soggetti economici a scapito di altri. In termini giuridici, questo comportamento può essere qualificato come dolo amministrativo, cioè come atto volontario compiuto in violazione di un obbligo di legge, con la consapevolezza di procurare un vantaggio o un danno.

8. Conclusione

La vicenda del PUA CoS9 di Porto Fuori mostra come un termine chiaro e perentorio sia stato ignorato e superato con **atti tardivi e privi di base legale**. La Giunta e gli uffici comunali non potevano più disporre del piano, eppure ne hanno consentito la prosecuzione, firmando convenzioni e approvando varianti su un piano già giuridicamente inesistente. Il risultato è che l'intera filiera di atti derivati — espropri, convenzioni, progetti esecutivi — **poggia su fondamenta illegittime**, rendendo il progetto della bretella di Porto Fuori un caso emblematico di urbanistica fuori legge. Un'amministrazione consapevole di tale condizione avrebbe dovuto, per dovere istituzionale, **dichiarare la decadenza del PUA, bloccare gli atti successivi e ripartire da un nuovo piano**. Non farlo significa ammettere implicitamente la **volontà politica di aggirare le regole per tutelare interessi privati**, tradendo la fiducia dei cittadini e il principio stesso di legalità amministrativa.

IL CAMBIO DI TRACCIATO DELLA BRETELLA: UNA VARIANTE ILLEGITTIMA APPROVATA CON LA DELIBERA DI GIUNTA N. 639/2024

1. Premessa

Con la Delibera di Giunta Comunale n. 639 del 17 dicembre 2024, il Comune di Ravenna ha approvato una modifica sostanziale al progetto della Viabilità di circuitazione dell'abitato di Porto Fuori (nota come bretella di Porto Fuori). Tale modifica — definita "riorganizzazione del terzo stralcio" — ha di fatto eliminato una parte del tracciato originariamente approvato dalla Regione Emilia-Romagna con la DGR 1017/2019, sostituendola con un'area a verde pubblico.

Dietro un linguaggio apparentemente tecnico, si cela una variante sostanziale a un'opera pubblica **già approvata a livello regionale** e dichiarata di pubblica utilità, realizzata senza alcuna nuova deliberazione della Regione. Questo aspetto è di estrema gravità giuridica, poiché **incide direttamente sull'efficacia della dichiarazione di pubblica utilità e sulla legittimità degli espropri collegati**.

2. Cosa prevede la delibera 639/2024

La delibera stabilisce che: "Tenuto conto che il terzo stralcio attuativo del CoS9 non verrà attuato come indicato nelle premesse, il Soggetto Attuatore ha assunto l'obbligo, come indicato all'art. 3.3 della proposta di convenzione, di presentare entro 6 mesi dall'approvazione del presente Piano Urbanistico una variante al PUA per **trasformare il tratto stradale di collegamento al terzo stralcio che non verrà attuato, in area a verde** pubblico in continuità con quello esistente."

Con questa formulazione, il Comune **riconosce formalmente che una parte del tracciato viario approvato dalla Regione non sarà più realizzata**, sostituendola con una diversa destinazione urbanistica (verde pubblico). In termini tecnici, **si tratta di una modifica di tracciato** che cambia la funzionalità complessiva dell'opera.

3. Perché è una variante sostanziale

Il tracciato della bretella è stato approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 1017/2019, che costituisce l'atto di approvazione del progetto definitivo dell'opera. A norma dell'articolo 33, comma 1 del D.P.R. 207/2010, **il progetto esecutivo deve essere redatto** "**nel pieno rispetto del progetto definitivo e delle prescrizioni** dettate nei titoli abilitativi o in sede di compatibilità ambientale".
Di conseguenza, nessuna modifica al tracciato è consentita senza una nuova approvazione regionale.

La trasformazione di un tratto di strada in area verde comporta una **variazione funzionale dell'opera**, non una semplice rettifica tecnica: viene meno la continuità di collegamento prevista nel progetto originario; si altera l'equilibrio dei flussi di traffico considerato nelle analisi tecniche; si modifica la **motivazione stessa della dichiarazione di pubblica utilità**, che riguardava l'intero tracciato approvato nel 2019.

Pertanto, la delibera comunale 639/2024 non è un atto di mera gestione urbanistica, ma una variante sostanziale a un progetto di competenza regionale, **adottata in assenza di potere**.

4. Effetti giuridici della variante

In diritto amministrativo, una modifica sostanziale approvata da un **ente incompetente comporta l'illegittimità derivata di tutti gli atti successivi**. Ciò significa che: la dichiarazione di pubblica utilità emessa sulla base del progetto originario non è più valida, poiché il tracciato è mutato; gli espropri basati su quella dichiarazione non sono più legittimabili; il progetto esecutivo non può essere approvato se non conforme al progetto definitivo approvato dalla Regione.

La Giunta comunale avrebbe dovuto trasmettere la variante alla Regione per l'approvazione con nuova delibera di Giunta Regionale e nuova valutazione di impatto ambientale.

L’omissione di questi passaggi costituisce un vizio di incompetenza funzionale, che invalida l’intero procedimento.

5. La mancanza di coerenza con la DGR 1017/2019

La DGR 1017/2019 non solo approva il tracciato, ma stabilisce prescrizioni specifiche sui segmenti fra le rotonde A, B e C, comprese le **distanze dai ricettori** e le modalità di mitigazione acustica e ambientale. **Eliminando un tratto del percorso, tali prescrizioni non sono più applicabili, e l’intero equilibrio ambientale valutato nella fase di screening viene meno**. Questo impone per legge — art. 19 del D.Lgs. 152/2006 — una **nuova procedura di valutazione ambientale (VIA)**. Il Comune non può modificare un’opera approvata dalla Regione e mantenerne l’esclusione da VIA: sarebbe un abuso di competenza.

6. Un caso emblematico di urbanistica fuori scala

L’operazione compiuta con la delibera 639/2024 è emblematica di un approccio amministrativo politicamente opportuno ma giuridicamente scorretto: anziché avviare una nuova procedura trasparente, **si è scelto di procedere con una modifica interna, presentandola come semplice aggiornamento urbanistico**. In realtà, **si è agito oltre i limiti del potere comunale**, alterando un progetto di competenza regionale e potenzialmente compromettendo la validità di tutti gli atti successivi.

7. Conclusione

La delibera 639/2024 costituisce, di fatto, un atto di variante sostanziale adottato in carenza di potere, privo del necessario passaggio regionale e senza nuova dichiarazione di pubblica utilità. Questo rende il progetto della bretella di Porto Fuori **non conforme al tracciato approvato dalla Regione Emilia-Romagna e giuridicamente invalido nella sua attuazione.**

L’episodio dimostra come, nel tentativo di mantenere in vita un piano urbanistico già compromesso, l’Amministrazione abbia scelto di **operare al di fuori delle proprie competenze**, forzando i limiti del diritto amministrativo e aprendo la strada a gni possibile contestazione.

In sintesi: la delibera 639/2024 **non corregge un errore, lo certifica**.

In allegato, le delibere citate e documentazione comprovante i fatti qui esposti.

Dossier informativo a uso pubblico – Fonte: documenti e atti pubblici.
Pubblicato su archive.org ai fini di trasparenza e informazione.